

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 582, Vägåtgärder Alvik-Selet samt gång- och cykelväg genom Alvik/Långnäs Luleå kommun, Norrbottens län

Vägplan samrådsunderlag, 2014-12-05

Projektnummer: 141932



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

Besöksadress: Sundsbacken 2-4

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Väg 582, Vägåtgärder Alvik-Selet samt gång- och cykelväg genom Alvik/Långnäs

Dokumentdatum: 2014-12-05

Ärendenummer: TRV 2014/93386

Utgivare: Trafikverket

Projektledare: Roger Wikström

E-post: roger.wikstrom@trafikverket.se

Konsult: ÅF Infrastructure AB

Uppdragsledare: Mats Nyberg

Samrådsunderlag: Joacim Svahn

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	3
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	4
2.1. Planläggningsprocessen	4
2.2. Bakgrund	5
2.3. Behov av förändringar	5
2.4. Ändamål och projektmål	5
2.5. Analys enligt fyrstegsprincipen	6
3. TÄNKBARA ÅTGÄRDER	7
4. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	7
4.1. Geografisk avgränsning	7
4.2. Väg och trafik	9
4.2.1. Kollektivtrafik	9
4.2.2. Gång- och cykeltrafik	9
4.2.3. Trafiksäkerhet	10
4.3. Befolkning och bebyggelse	11
4.3.1. Markanvändning	11
4.3.2. Målpunkter	11
4.3.3. Kommunala planer	14
4.3.4. Ledningar	14
4.4. Miljöförutsättningar	14
4.4.1. Riksintressen och skyddade områden	14
4.4.2. Naturmiljö	16
4.4.3. Rennäring	19
4.4.4. Landskap	19
4.4.5. Kulturmiljö	23
4.4.6. Rekreation och friluftsliv	27
4.4.7. Förorenade områden	27
5. FUNKTIONSANALYS	28
6. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	29
6.1. Miljöeffekter	29
6.2. Påverkan på allmänna intressen	30

6.3. Övriga effekter och konsekvenser	31
7. FORTSATT ARBETE	31
7.1. Planläggning	31
7.2. Dispenser och tillstånd	32
7.3. Viktiga frågeställningar	32
8. KÄLLOR	33

1. Sammanfattning

Väg 582 är en allmän väg klass 2 som sträcker sig från Alvik i söder till Boden i norr. Södra delen av väg 582 har stora bärighets- och tjälskador och är i stort behov av upprustning. Utpekad sträcka för åtgärder är sträckan mellan Alvik och Selet, med en längd av ca 14 km. Väg 582 är av näringslivet utpekad viktig näringslivsväg. Vägen trafikeras av persontrafik, busstrafik, timmerbilar och lastbilar.

I byarna Alvik och Långnäs finns uttalade målpunkter för boende, med bland annat skola och förskola samt idrottsplatser och kiosk. Inom byarna har boende och busstrafiken påpekat att det är farligt för barn och oskyddade trafikanter att vistas, då vägen är smal genom byn och hastigheten hög på vägen. Vägen har varit föremål i en skolvägsutredning i Luleå kommun som visar på att vägen är riskfylld för skolbarn som ska korsa vägen.

Syftet med detta projekt är i första hand att göra vägen mer trafiksäker och åtgärda vägens tjäl- och bärighetsskador samt att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna på sträckan.

Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna i Alvik/Långnäs kan ej anses motsvara de mål som är uppställda av riksdag och regering. De åtgärder som föreslås är utbyggnad av en gång- och cykelväg, separerad från motortrafiken på väg 582. Befintligt sidovägnät nyttjas och knyts samman med ny gång- och cykelväg.

Projektet planeras att utföras till stor del i befintlig vägmiljö. Planerade åtgärder på vägen och med gång- och cykelvägen påverkar endast marginellt natur- och kulturlandskapet i sin helhet. De viktigaste konsekvenserna för natur- och kulturmiljön är att väg 582 blir säkrare att färdas på och kommer att möjliggöra en ökad tillgänglighet för rekreation och friluftsliv i området. Utifrån kända förutsättningar bedöms projektet utgöra en plantyp 2, dvs. projekt som inte bedöms utgöra betydande miljöpåverkan.

Effekten av en nybyggnad av gång- och cykelvägen genom Alvik och Långnäs kommer att innebära en ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna och barn i området.

Samrådsunderlaget syftar till att utreda möjligheterna att åtgärda och förbättra vägen bärighets- och trafiksäkerhetsmässigt samt att förbättra situationen för de oskyddade trafikanterna i Alvik och Långnäs. Det ger en bild av de behov och problem som finns samt föreslår och beskriver tänkbara åtgärder.

Identifierade viktiga frågor att reda ut i det kommande arbetet är hur förutsättningar för markintrång ser ut samt att utreda miljöfrågorna vidare. Identifierade miljöfrågor i detta projekt är hänsyn till generella biotopskyddet, ev. artskyddsdispens, anmälningar om vattenverksamhet samt hantering av forn- och övriga kulturhistoriska lämningar.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön, utifrån kända förutsättningar. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut huruvida projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd är en mycket viktig del under hela planläggningsprocessen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Inom planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många och vilka undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar och vad de berörda tycker. För att underlätta kommunikation och för att veta var i processen man befinner sig har Trafikverket identifierat statusbegrepp för planläggningsprocessen vägplan, se figur 1.

Trafikverkets planläggningsprocess styrs av väglagen och miljöbalken.

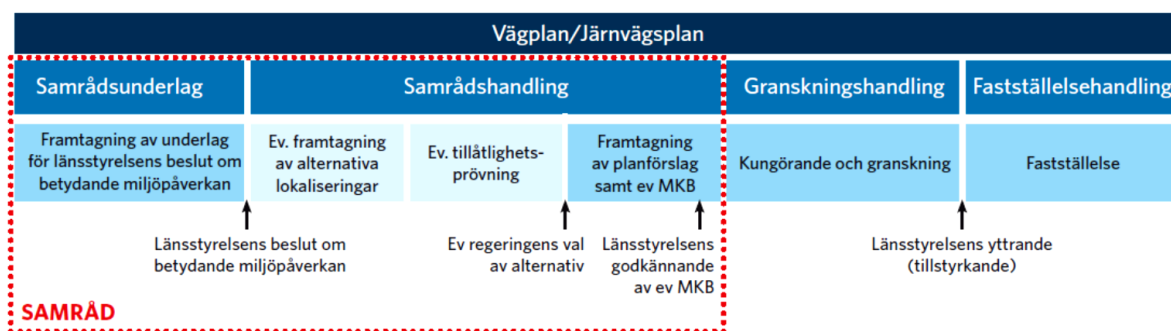
Miljöbalken

Miljöbalken (SFS 1998:808) och dess regler ska tillämpas på alla verksamheter och åtgärder som rör projektering, byggande och drift av vägar. Miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Väglagen

Väglagen har anpassats till miljöbalken och styr planläggningsprocessens formalia.

Planläggningsprocessen för vägobjekt regleras i Väglagen (1971:948).



Figur 1. Översikt av planläggningsprocessen

Den första delen i planläggningsprocessen är huvudsakligen ett program- och inventeringsskede och är dessutom del i samrådsprocessen. I samrådsunderlaget avgränsas området som ska analyseras, förutsättningar redovisas och projektets effekter beskrivs. Med samrådsunderlaget som

underlag beslutar länsstyrelsen om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

Efter detta utformas en vägplan inklusive miljöbeskrivning i form av ett planförslag, som benämns samrådshandling. Projekt som inte bedöms utgöra betydande miljöpåverkan omfattas inte av krav på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens kapitel 6. En MKB och lokaliseringsalternativ utförs vid behov. Planförslaget ställs därefter ut för granskning. I sista delen av planlägningsprocessen skickas planen för fastställelse.

Vägplaneringen förutsätter samordning med den kommunala planeringen och plan och bygglagen. Vägprojekt måste samordnas med översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. I detaljplanelagda områden kan ett vägprojekt medföra behov av ändringar i gällande detaljplaner eller upprättande av nya detaljplaner.

2.2. Bakgrund

Södra delen av väg 582, mellan Alvik och Selet i Luleå kommun, har stora bärighets- och tjälskador och är i stort behov av upprustning. Sträckan mellan Alvik och Selet är BK1 klassad och har en längd på ca 14 km. Väg 582 är av näringslivet utpekad viktig näringslivsväg. Vägen trafikeras av persontrafik, busstrafik, timmerbilar och lastbilar.

Närheten till Luleå, med goda kommunikationsförbindelser, gör att byarna längs sträckan, främst Alvik/Långnäs och Ale, växer. I Alvik/Långnäs finns skola, äldreboende, fotbollsarena, kiosk och flera större företag. Väg 582 används även som motions slinga, ex. för cyklister, för närboende och boende i Luleå.

Trafikverket har pekat ut aktuell sträcka som ett så kallat bärighetsobjekt och sträckan är prioriterad för åtgärder för att förstärka och förbättra vägen.

2.3. Behov av förändringar

Synpunkter på vägens standard har inkommit från busstrafiken som trafikerar sträckan.

Höga hastigheter och tung trafik på väg 582, delen Alvik-Selet, upplevs som ett problem av busstrafiken och boende i byarna vid vägen. Genom byarna Alvik/Långnäs har trafiken ett smalt vägområde och oskyddade trafikanter upplever trafiken som särskilt farlig. Oskyddade trafikanter har också framfört att korsningen mellan Alviksvägen och väg 582 bör förbättras för att öka trafiksäkerheten. Även busshållplatsen i anslutning till Långnäsvägen har bedömts som trafikfarlig.

Vägen har varit föremål i en skolvägsutredning i Luleå kommun där man också gjort en riskanalys som visar på att vägen är riskfylld för skolbarn som ska korsa vägen.

2.4. Ändamål och projektmål

Det huvudsakliga syftet med projektet är att åtgärda och förbättra de bärighets- och trafiksäkerhetsmässiga brister som väg 582 delen Alvik-Selet uppvisar, samt att göra aktuell vägsträcka säkrare för både trafiken på vägen och för oskyddade trafikanter och att sammanbinda byarna Långnäs och Alvik.

Målet är att ta fram en vägplan och handlingar, för sträckan Alvik - Selet, med förslag på åtgärder av bärighets- och tjälskador, gång- och cykelväg med belysning genom byarna Alvik/ Långnäs samt

trafiksäkerhetsåtgärder i form av ny fickbusshållplats i anslutning till Långnäsvägen och flytt av Alviksvägens anslutning till väg 582.

Projektets målsättning är också att förbättra möjligheten att cykla och gå säkert mellan och inom Alvik och Långnäs för invånarna i objektets närområde. Konfliktsituationer mellan oskyddade trafikanter och fordon ska så långt som möjligt undvikas. Oskyddade trafikanter ska kunna förflytta sig mer säkert.

Ett effektmål av planerade åtgärder är att förbättra folkhälsa och bidra till att det kortväga bilresandet minskar som i sin tur leder till positiva miljöeffekter.

2.5. Analys enligt fyrstegsprincipen

Trafikverket strävar i enlighet med regeringens direktiv i första hand efter att förbättra befintliga vägar. Endast när detta inte bedöms tillräckligt anläggs vägar i ny sträckning.

Vid all vägplanering tillämpar Trafikverket den så kallade "fyrstegsprincipen". Den beskriver ett förhållningssätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Genom att använda detta förhållningssätt kan resursslöseri och onödiga negativa effekter undvikas. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till vägtransportsystemets olika aktörer för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder. Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnad i befintlig sträckning, till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

I projektet har en förenklad åtgärdsvalsstudie genomförts enligt fyrstegsprincipen. Åtgärder motsvarande steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen bedöms inte inom rimlig tid bidra till måluppfyllelsen vad avser bärighet och trafiksäkerhet med tanke på trafikmängd och vägens funktion. En kombination av steg 3 och steg 4, ombyggnad i befintlig sträckning samt nybyggnad på delar av sträckan, är de mest rimliga åtgärderna för att uppnå projektmålet.

3. Tänkbara åtgärder

Inom ramen för denna vägplan utreds två alternativa sträckningar för en gång- och cykelväg inom utredningsområdet. Ett förslag är på östra sidan av väg 582 genom byarna Alvik och Långnäs och det andra är på västra sidan om väg 582.

Gång- och cykelvägen utformas förslagsvis som en trottoar för främst gående och sekundärt för cyklister, om fastighetsägare och berörda längs vägen kan lämna ifrån sig den mark som behövs.

I projektet utreds även placering av belysning för att synliggöra gående/cyklister och markera att man kommit in i tätbebyggt område. Förslagsvis samordnas det med belysning för gång- och cykelvägen och dess placering.

En gång- och cykelväg genom Alvik/Långnäs samt korsningslösningar och säkerhetshöjande åtgärder på vägen uppfyller målen avseende trafiksäkerhet och framkomlighet.

För att öka säkerheten på vägen kan även ett antal kurvor längs hela sträckan Alvik-Selet bli ombyggda och rätade. Profiljusteringar längs hela sträckan (Alvik-Selet) kan även bli aktuellt, samt en översyn av avvattningen kring vägen. Omfattningen av detta kommer utredas vidare under planförslaget.

Inga åtgärder på bron över Alån planeras i detta projekt.

4. Befintliga förhållanden

4.1. Geografisk avgränsning

Utredningsområdet, sträckan Alvik-Selet, sträcker sig från korsningen väg 582 (Alviksvägen) och väg 94 i söder fram till korsningen mellan väg 582 (Alviksvägen) och väg 583 (Klöverträskvägen) med en bredd av ca 30 meter på ömse sidor av väg 582. Den aktuella sträckan är ca 14 km lång, kan ses i figur 2.

Utredningsområdet berör byarna Alvik, Långnäs, Ale och Selet. Mellan byarna sträcker sig vägen främst genom skogsmark. Intill byarna finns områden med jordbruksmark. Avståndet till Luleå är ca 20 km.

Projektets influensområde omfattar det kringliggande lokala vägnätet och trafikförhållanden som står i anslutning till utredningsområdet. Projektets närområde inkluderar ett större område än utredningsområdet och inbegriper det omgivande skogs- och jordbrukslandskapet.



Figur 2. Översiktskarta för väg 582, delen Alvik-Selet i Luleå kommun.

4.2. Väg och trafik

Väg 582 är en allmän väg klass 2, samt BK1 klassad, och går i nord-sydlig riktning, från Alvik i söder till söder om Boden. Väg 582 är av näringslivet utpekad viktig näringslivsväg. Vägen trafikeras av persontrafik, busstrafik, timmerbilar och lastbilar.

Genom byn Alvik mättes år 2011 trafikmängden på väg 582 till cirka 780 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) varav cirka 70 tunga fordon. Norr om byn Alvik mot byn Ale och Selet är trafikmängden på väg 582 cirka 170 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) varav tunga fordon cirka 15.

Längs sträckan finns en bro (25-783-1) över Alån vid Ale. Inga åtgärder på bron planeras i detta uppdrag. Trafikverket kommer under våren 2015 att bredda bron, byta kantbalk och beläggning på den samt anlägga ny fyllning vid koner, dvs. lägga ut massor/erosionsskydd intill brostöden i vattnet. Bron kommer även förses med nya väg- och broräcken. Broåtgärderna ligger utanför detta projekt.

Inom byarna finns ett mindre antal kommunala och privata vägar, främst inom mer tätbebyggda områden. Mindre vägar består främst av grusvägar.

Befintlig belagd vägbredd varierar från cirka 5,5 - 6,5 m. Vägen har ojämna tjällyftningar och bristande bärighet. Vid tätare bebyggelse är högsta tillåtna hastighet i huvudsak 50 km/h (30 och 40 km/h förekommer även inom Alvik/Långnäs) och 70 km/h på övriga sträckor. Huvuddelen av sträckan är idag obelyst, förutom delen Alvik-Långnäs samt Ale som har vägbelysning.

En tidigare åtgärd för att höja trafiksäkerheten på vägen genom Alvik genomfördes under år 2010 där omställningsbara vägmärken installerades för att begränsa hastigheten till 30 km/tim under de tider när skolbarnen finns längs vägen, med variation under dagen, veckan och året. Dessa är inte i bruk idag.

Trafikverket driver idag två andra infrastrukturprojekt i närområdet, ett där man bygger en gång- och cykelväg parallellt med väg E4 söderut från Antnäs samt ett planerat brobyte på väg 94 (bro över Alån) väster om Alvik.

4.2.1. Kollektivtrafik

Länstrafiken i Norrbotten ombesörjer kollektivtrafiken på väg 582 mellan Alvik-Selet genom linje 221, där totalt 12 busshållplatser finns inom byarna längs sträckan. Bussentreprenören Alviks Trafik AB är det som på uppdrag av länstrafiken trafikerar sträckan och innehar även ett bussgarage med uppställningsplatser i byn Alvik, intill korningen mellan väg 582 och väg 94.

4.2.2. Gång- och cykeltrafik

Utredningsområdet saknar helt gång- och cykelbanor längs väg 582 och de oskyddade trafikanterna är hänvisade till att gå och cykla i blandtrafik på väg 582.

Barn som bor i Alvik måste följa eller korsa Alviksvägen för att ta sig till skolan. År 2010 uppskattades att hälften av de drygt 100 barnen i Alviks skola använder vägen som skolväg.

Oskyddade trafikanter upplever väg 582 genom Alvik och Långnäs generellt som trång och osäker. Genom byarna är vägen smal med smala vägrenar och bebyggelsen ligger nära vägen.

Eftersom behovet av trafiksäkerhetsåtgärder var stort, i väntan på att arbetet med bärighetsprojektet skulle komma igång, genomförde Trafikverket under 2012/2013 även punktinsatser vid byarna Alvik och Långnäs, som innefattade:

- Väjningsplikt från den enskilda delen av Alviksvägen till den allmänna delen.
- Fartgupp vid Danelvägen
- Busshållplats vid Långnäs med timglasform som gör att både mötande och bakomliggande bilar måste stanna då bussen står på hållplatsen. Ingen omkörning kan ske och därmed minskas olycksrisken

4.2.3. Trafiksäkerhet

Under perioden 2003-01-01 till 2014-09-30 har totalt 20 st trafikolyckor rapporterats in till polis och sjukvårdsregistret STRADA längs aktuell sträcka.

Tabell 1 nedan visar en sammanställning över olycksstatistiken.

Tabell 1. Olycksstatistik längs väg 582 mellan Alvik och Selet, under perioden 2003-01-01 till 2014-09-30.

Olyckstyp	Antal	Svårighetsgrad olyckor		
		Lindrig	Svår	Dödsfall
Singel (motorfordon)	3	1	1	1
Fotgängare/Cykel/Moped	16	13	3	-
Övriga (Skoter)	1	1	-	-
Totalt	20	15	4	1

Av de totalt 20 olyckorna är 15 st klassificerade som lindriga olyckor, 4 st som svåra olyckor och 1 st är dödsolycka. Den största utsatta gruppen är fotgängare och cyklister, där huvuddelen av olyckorna är halkolyckor med fotgängare (13 st).

Dödsolyckan skedde strax söder om Selet, ca 1,5 km söder om korsningen med väg 583, utanför tätbebyggt område. Den bestod av en singelolycka med motorcykel.

Det finns relativt få registrerade olyckor avseende vilt på väg 582 mellan Alvik och Selet. Tre viltolyckor finns anmälda till polisen och registrerade hos nationella viltolycksrådet, NVR, på aktuell sträcka under perioden 2010-2014. Två olyckor med älg har skett, vid Alvik/Långnäs år 2012 och i Ale/Inrebyn år 2010. En olycka avseende rådjur har skett i närheten av Selet år 2010, på väg 583 strax väster om korsningen med väg 582 (NVR 2014).

4.3. Befolkning och bebyggelse

Befolkningen i Alvik var år 2013 cirka 950 personer. Här finns skola, äldreboende, fotbollsarena, kiosk och flera större företag. I skolan går det ca 120 elever mellan åldrarna 6-12 år (Luleå kommun 2014). Många av den arbetsföra befolkningen har sina arbetsplatser i Luleå eller Alvik med omnejd.

År 2013 var befolkningen i Ale cirka 160 personer. I Ale finns det jordbruk och mindre företag.

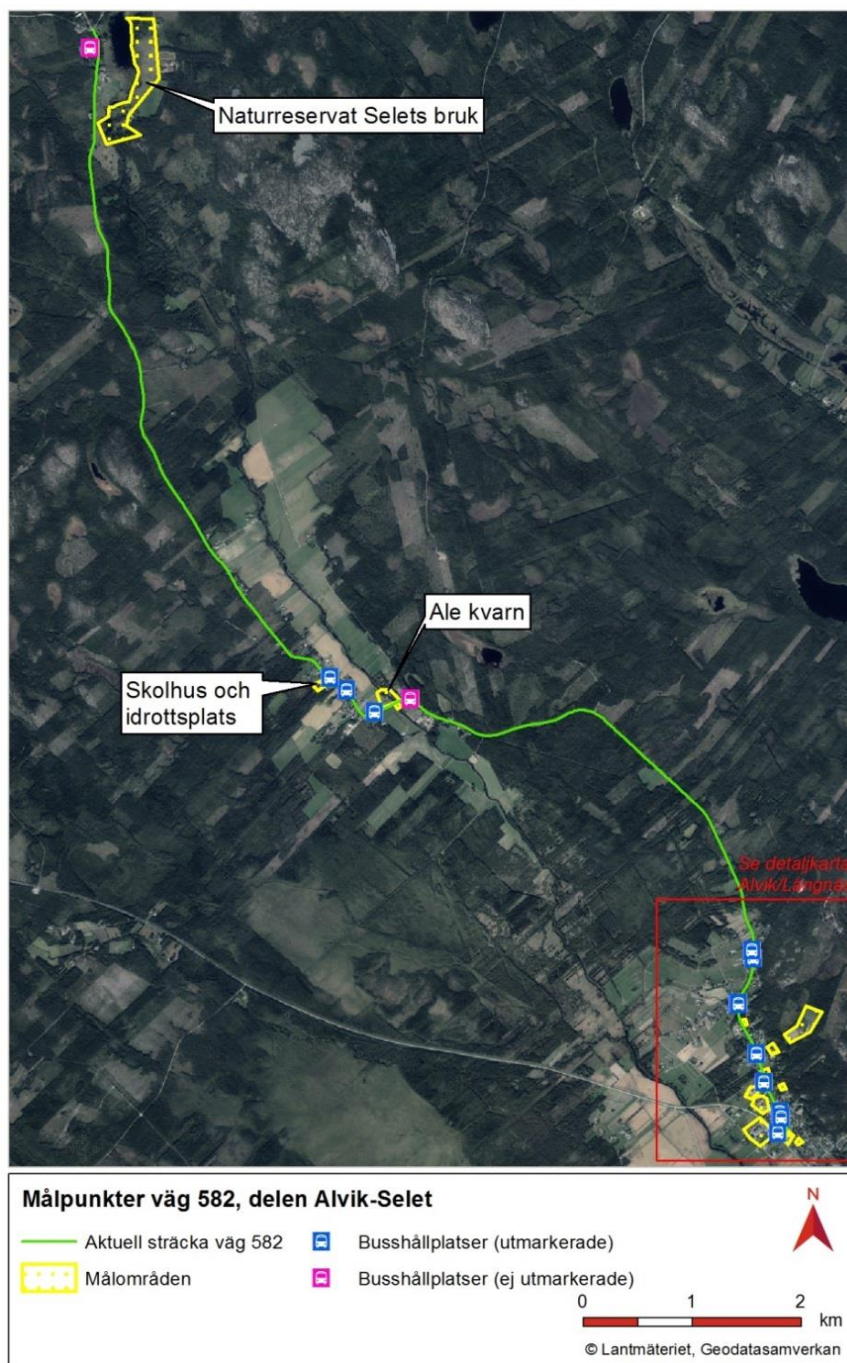
4.3.1. Markanvändning

Bebyggelsen utmed sträckan består av spridda gårdar och mer samlad bebyggelse i Alvik, Långnäs, Ale och Selet. I Alvik/Långnäs, Ale och Selet utgörs bebyggelsen till stor del av villor längs väg 582.

Vissa mindre näringsverksamheter finns inom utredningsområdet, med bl.a. mindre industriverksamheter (ex. Alviks såg och Alviks buss) men där jord- och skogsbruk dominerar.

4.3.2. Målpunkter

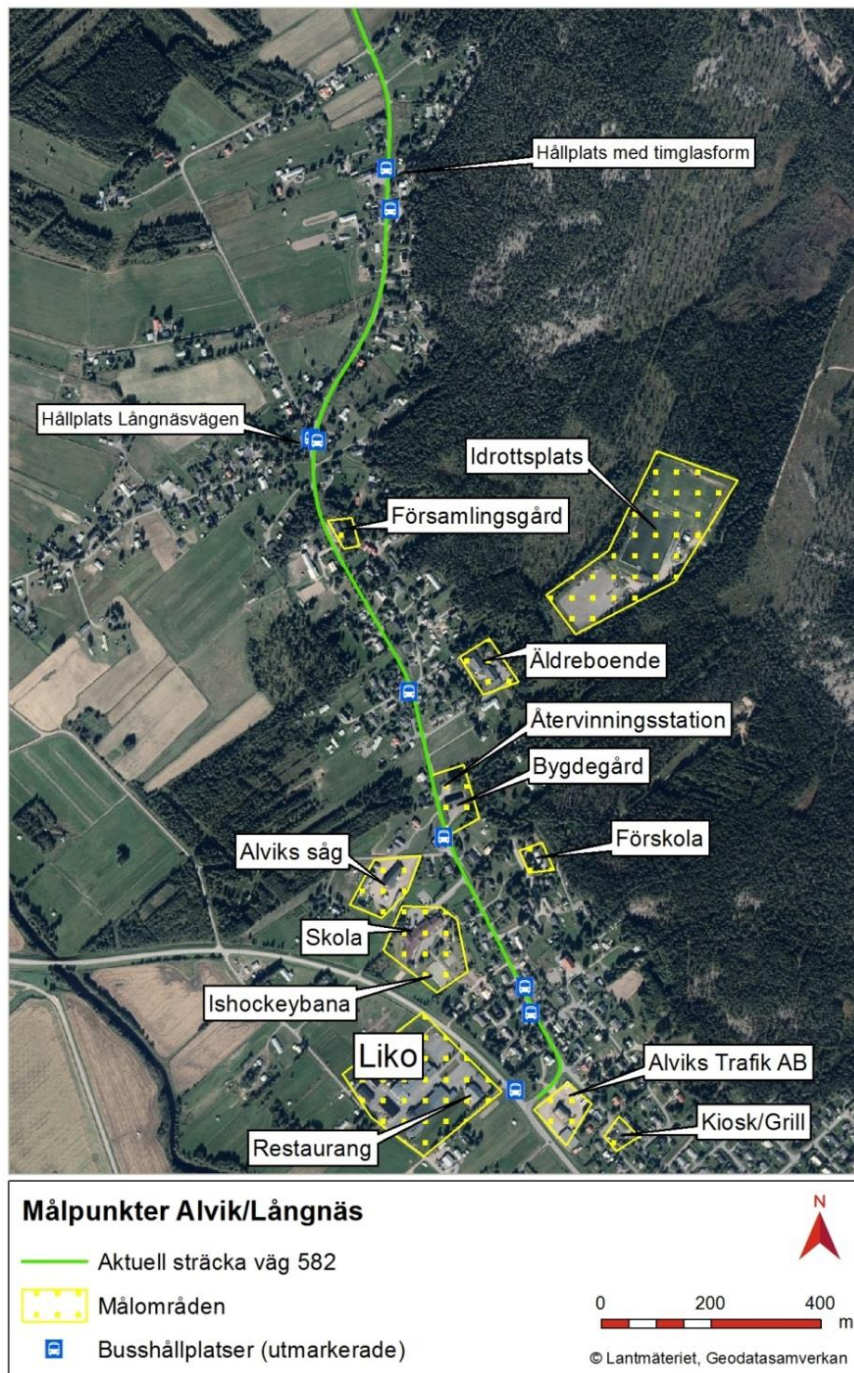
Viktiga målpunkter i utrednings- och influensområdet kan ses i figur 3 och 4 nedan. Angivet finns de målpunkter och områden som bedöms kunna komma att påverkas, direkt och indirekt, av planerade åtgärder.



Figur 3. Målpunkter och målområden intill väg 582 på sträckan Alvik-Selet. Målpunkter inom byarna Alvik och Långnäs redovisas separat.

I norr Selets bruk intill Alån som är besöksvärd, med historiska lämningar och rik flora. Södra delarna av området är även utpekade som riksintresse för kulturvård. Ingen utmarkerad busshållplats finns vid Selet, men bussen stannar tidvis i byn.

I byn Ale, väster om Alån, finns tre busshållplatser utmarkerade. Ett f.d. skolhus med tillhörande idrottsplats finns på västra sidan vägen. Invid Alån finns Ale kvarn, som är en kulturhistorisk lämning i form av ett kvarnområde, som inhyser en rastplats och ett fik sommartid. Öster om bron i Ale, vid brofästet mot byn Norrsidan, stannar lokalbussar för på- och avstigning, men det saknas en utmarkerad busshållplats.



Figur 3. Målpunkter och målområden intill väg 582 på sträckan Alvik-Selet

Det största företaget inom utredningsområdet är LIKO i Alvik. LIKO utvecklar, tillverkar och marknadsför personlyftar, lyftselar och andra tillbehör. LIKO ingår i den världsledande medicinteknikkoncernen Hill-Rom som finns i närmare 80 länder. På huvudkontoret i Alvik arbetar fler än 130 medarbetare.

I byn Långnäs, i norr, finns fyra busshållplatser, där den norra blev ombyggd till timglasform som en av de punktinsatser Trafikverket genomfört för att höja trafiksäkerheten. Inom Alvik finns fyra ytterligare busshållplatser. Gemensamt för de flesta busshållplatser i Alvik och Långnäs är att de upplevs som farliga då vägen är smal och det saknas tydliga av- och påstigningsytor.

Alviks Trafik AB, en församlingsgård och en bygdegård finns i direkt anslutning till vägen inom Alvik, på östra sidan. Det finns närhet även till förskola, äldreboende och LIKO-arena (fotboll) med intilliggande idrottsplaner öster om vägen. Väster om vägen finns främst närheten till Alviks skola och idrottsplan samt Alviks såg. Söder om Alvik och väg 94 finns industriområde (LIKO) och en tillhörande restaurang för främst arbetarna.

4.3.3. Kommunala planer

Fem detaljplaner finns fastställda hos Luleå kommun längs väg 582 på den aktuella sträckan (NLO54, NLO73, PLO87, PL121 och PL137). Alla detaljplaner finns på den södra delen av sträckan inom byarna Alvik och Långnäs och berör bl.a. skolområdet, närliggande bebyggelse samt fastigheten för Alviks Trafik AB.

4.3.4. Ledningar

I området som utredningsområdet omfattar finns ett antal olika ledningar och kablar:

El- och teleledning

Luft- och markförlagda el- och teleledningars korsar och löper längs med väg 582.

Högspänningsledningar korsar väg 582 på ett antal platser. Befintliga ledningar kommer utredas och samrådats om längre fram i planprocessen (vägplanen).

VA

VA-ledningar korsar och löper längs med väg 582. Befintliga ledningar kommer utredas och samrådats om längre fram i planprocessen (vägplanen).

Opto

Optokablar förekommer främst i byarna Alvik och Långnäs, där kabeldragning finns på norra sidan av väg 582. Befintliga ledningar kommer utredas och samrådats om längre fram i planprocessen (vägplanen).

4.4. Miljöförutsättningar

4.4.1. Riksintressen och skyddade områden

Öster om byn Selet i norra delarna av utredningsområdet ligger naturreservatet och Natura 2000-området Selets bruk, på Alåns östra strand se figur 4. Reservatet är bildat med grund i att området är ett bevarat äldre kulturlandskap (22 ha stort) med bland annat åker- och ängsmark, med hävdgynnad flora och översilningsängar som översvämmas naturligt av Alån. Rödlistade växter finns i reservatet och möjligen även växter skyddade enligt artskyddsförordningen. Selets bruk är utvalt att ingå i Natura 2000 eftersom det i området finns naturtyper som finns med i art- och habitatdirektivet, exempelvis "nordliga översilningsängar". Befintlig väg ligger som närmast ca 30 m från reservatsgränsen, i dess södra del.

I norra delen av sträckan finns ett område utpekat som riksintresse för kulturmiljövård och innefattar en del av befintlig väg 582, se figur 4. Området är utpekat för sin bevarade bruksmiljö vid Selets bruk, med ex. fornlämningar i form av hytt- och hammarområde samt bebyggelseämningar. Riksintresset för kulturmiljövård sammanfaller även delvis med naturreservatet och Natura 2000 området Selet öster om väg 582.

Väg 582 mellan Alvik-Selet följer i stort vattendraget Alån, som mynnar i Ersnäsfjärden ca 5 km nedströms Alvik. Ersnäsfjärden ingår i Möröfjärdens Natura 2000 område. Möröfjärden är utvalt

att ingå i Natura 2000 eftersom det i området finns arter som finns med i fågeldirektivet. Vid bedömning av en verksamhet som planeras intill ett område utpekad av fågeldirektivet ska även indirekta effekter på Natura 2000-området tas i beaktande.

Väg 94, som väg 582 ansluter till i Alvik, är utpekad som riksintresse med grund i att den är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. Väg 94 ingår i "Barentsled" som binder samman Mo i Rana med västra Ryssland och är ett viktigt pendlingsstråk Älvsbyn-Luleå.



Figur 4. Riksintressen och skyddade områden kring väg 582, delen Alvik-Selet. Naturreservatet och Natura 2000 området vid Selet sammanfaller i stor utsträckning, där naturreservatet visas i den detaljerade infällda kartan.

4.4.2. Naturmiljö

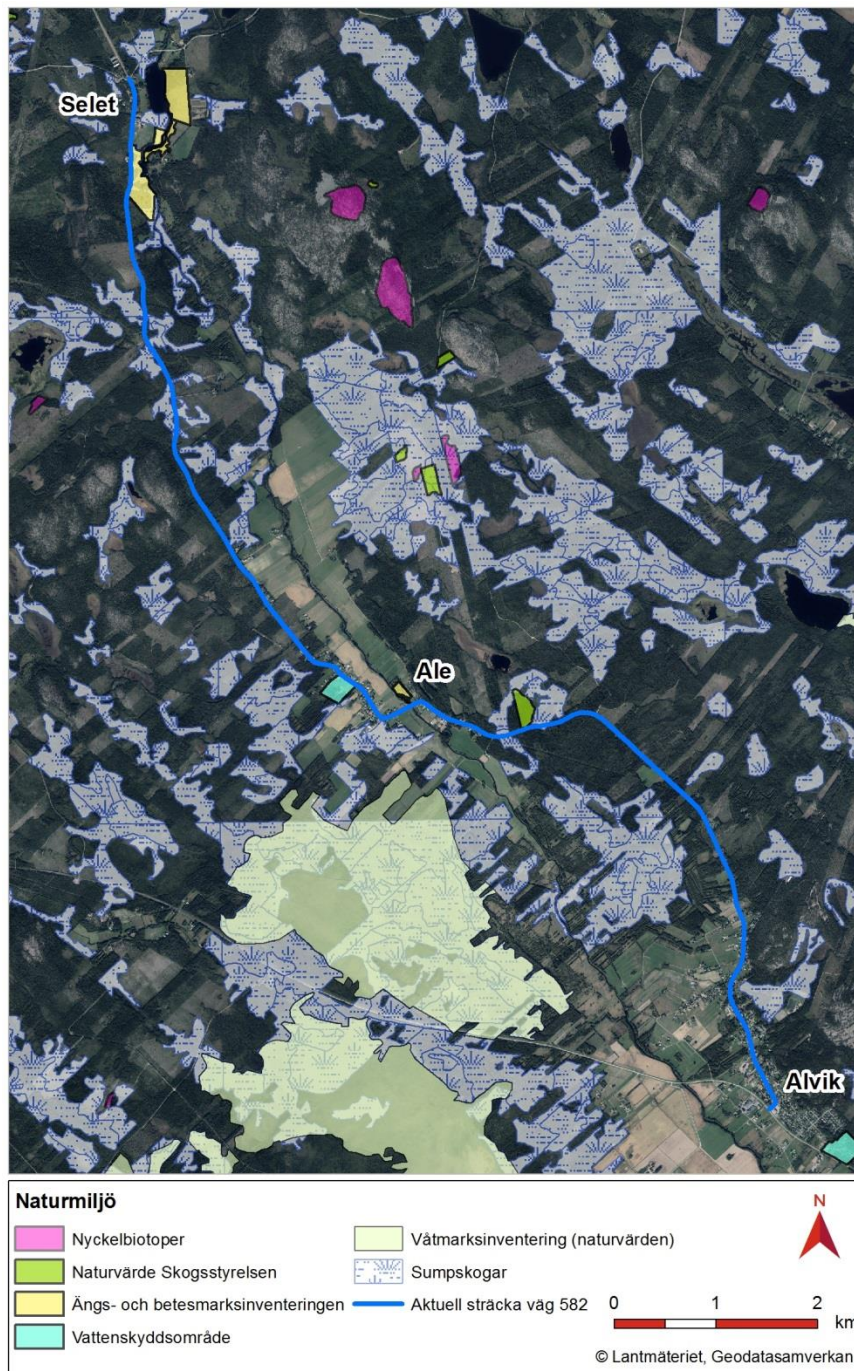
I närområdet till aktuell sträcka finns ett antal nyckelbiotoper. Inga nyckelbiotoper berörs dock av vägprojektet, då de främst ligger öster om Alån. Ett område utpekade som naturvärde av skogsstyrelsen berörs av vägsträckningen, just öster om Ale. Området är på ca 5 ha och innehåller lövrik barr-naturskog. Området är utpekade som naturvärdeslokal, och kan i framtiden komma att uppnå nyckelbiotopklass.

Två områden, utpekade i ängs- och betesmarksinventeringen av jordbruksverket, berör aktuell sträcka. Dels vid odlingsmarkerna i Selet i norr och dels vid Ale kvarn i Ale. Områden som pekade ut i inventeringen visar marker som kan innehålla större natur- och kulturvärden.

Söder om Alvik finns ett flertal områden som är utpekade i den nationella våtmarksinventeringen, ex. norra Sörmyran med vissa naturvärden och södra Sörmyran med mycket höga naturvärden. Inget av områdena berörs dock av planerade vägåtgärder.

I hela området kring aktuell sträcka förekommer av skogsstyrelsen utpekade sumpskogar. Sumpskogar är ett samlingsnamn för all skogklädd våtmark. Naturtypen uppvisar stora variationer och innehåller livsmiljöer för många växter och djur. För att bevara dessa naturvärden är vattnets flöden i området avgörande och att skuggningen av mark kan bibehållas.

Ett vattenskyddsområde, vid Inrebyn väster om Ale, finns intill vägsträckan och ligger i anslutning till vägen. Ett vattenskyddsområde finns även sydost om Alvik, men berörs ej av projektet.



Figur 5. Naturmiljökartan med miljöintressen kring väg 582, delen Alvik-Selet.

Området kring Alån utgörs av jordbruksmarker som bidrar till att ge området höga ornitologiska värden. Den öppna Alviksslätten med stubbåkrar och fält utgör ett viktigt födosöksområde för b.l.a gäss och sångsvanar. Området är en av norra Sveriges främsta vårastplatser för våtmarksfåglar. Området är även viktigt som födosök för ugglor och rovfåglar. Under den tidigare delen av våren, från mitten av april, är Alviksslättens betydelse som störst. Fåglarna övernattar främst i Möröfjärden men födosöker på åkrar/ betesmarker intill Alviksgården. Efter hand flyttar fåglarna och från mitten av maj har många arter dragit vidare (muntl. Mats B, Norrbottens ornitologiska förening).

Vilt finns i området, främst i form av klövvilt (älg, ren och rådjur) men även björn och utter kan röra sig i området.

En översiktlig inventering av artrika vägkanter har genomförts på aktuell sträcka av Trafikverket under sommaren 2014. Inventeringen visade att det inte finns artrika vägkanter i utredningsområdet, och att det inte heller finns några historiska uppgifter som skulle indikera det. Föreningen Norrbottens flora har inte heller identifierat några särskilda fynd eller intressanta områden att rapportera om längs sträckan. Utifrån detta underlag görs bedömningen att inga artrika vägkanter finns.

Vid den översiktliga inventeringen noterades dock att nattviol, en orkidé, finns längs en kortare del av sträckan, ca 2 km söder om Selet. Nattviol växte relativt rikligt på lite öppnare mark öster om vägen.

Alån är känd för sin förekomst av id. Vid Alekvarn har elfiske tidigare genomförts och gädda, harr, lake och stensimpa hittats. Även kräftor och öring finns i ån. På flera platser längs Alån har utter observerats. Alåns avrinningsområde är 492 km² stort och medelflödet i bäcken är 5,2 m³ per sekund. Inga åtgärder planeras att genomföras i direkt anslutning till Alån.

Alån har en fastställd miljö kvalitetsnorm för vatten. Vattendraget har dålig ekologisk status på grund av övergödning och morfologiska förändringar (rätning, kanalisering och markanvändning). Den kemiska statusen, exklusive kvicksilver, är god.

Utöver Alån har två naturliga vattendrag har identifierats på sträckan. Dels Dönträskbäcken som ligger mellan Inrebyn och Selet och dels en namnlös bäck i byn Selet. Dönträskbäcken (SE729453-176940) har en fastställd miljö kvalitetsnorm för vatten. Vattendraget har otillfredsställande ekologisk status på grund av vattenkemi och morfologiska förändringar (rätning, kanalisering och markanvändning). Den kemiska statusen är god, exklusive kvicksilver. Befintlig vägtrumma under väg 582 har även pekats ut som ett vandringshinder i VISS (VISS 2014) och detta bekräftades även i fält, se figur 6.

Alån, Dönträskbäcken och bäcken söder om Selet omfattas av strandskyddet.

Det finns ett antal platser längs sträckan som omfattas av det generella biotopskyddet, t.ex. två björkalléer i Långnäs, diken i åkerlandskap samt två stenmurar (en i Ale och en i Långnäs). Det generella biotopskyddet innebär att stenmurar, åkerholmar, odlingsrösen, källor, våtmarker, diken och mindre vattendrag är skyddade om de ligger i jordbruksmark. Dessutom är alléer skyddade, även på annan mark.

Det finns inga dricksvattenbrunnar registrerade hos SGU längs väg 582 mellan Alvik och Selet. Däremot finns det totalt ett 20-tal energibrunnar inom byarna Alvik, Långnäs, Norrsidan, Ale och Selet. 6 brunnar finns registrerade som okänd användning.



Figur 6. Vägrumma vid Dönträskbäcken, som uppvisar vandringshinder i form av fall på nedströmssidan.

Marken i området närmast Alån bedöms främst bestå av sedimentjord av lera och silt överst. I de höglänta områdena med skogsmark bedöms marken främst bestå av moränmark, med inslag av silt, torv och delvis ytligt berg. Sulfidjordar förekommer även kring Alån vid Alvik. Lakförsök från tidigare projekt visar att jorden har en hög försurningseffekt på kort sikt och mycket hög försurningseffekt på lång sikt. Försurningen sker även ganska snabbt.

4.4.3. Rennäring

Planerade vätgårdar berör Sirges, Tuorpon, Jåhkågasska och Udtja samebyar. Utredningsområdet ligger inom samebyarnas vinterbetesland. Inga riksintressen eller kärnområden ligger i närheten av utredningsområdet. Alla fyra samebyar tillhör de så kallade Jokkmokksbyarna som bedriver ett nära samarbete där de bland annat delar upp gemensamt vinterbetesland. Udtja sameby kan dock inte längre ha sina renar på vinterbete i kustbyarna Ale, Antnäs, Alvik, Avan och Unbyn. Samebyn blev stämnd av markägarna i de fem byarna och förlorade genom s.k. tredskodom då samebyn inte hade råd att driva processen. Udtja undviker därför markerna närmast Luleälven.

4.4.4. Landskap

Landskapet präglas av landhöjningskusten och älvdalgångarnas sedimentområden. Jordbruksbygderna ligger samlade främst längs dalgångarna.

Området karakteriseras av ett öppet och flackt jordbrukslandskap varvat med skogsmarker. Några större jordbruk ligger ute på fälten, främst vis byarna Alvik/Långnäs, Ale och Selet. Markerna närmst Alån svämmas över vid snösmältningen och har traditionellt använts för bete och slåtter. Många lador från tidigare brukare finns bevarade. Vägområdet omges av jordbruksmarker varvat med skogsridåer inom byarna, samt skogsmark mellan byarna. Vägen går i huvudsak på bank av växlande höjd genom landskapet. Slänterna täcks av vegetation.

Bostadsbebyggelsen ligger framförallt i sluttningarna norr och söder om odlingsmarker, där några större aktiva gårdar och spridd jordbruksbebyggelse finns ute vid odlingsmarkerna. Speciellt byarna Alvik, Långnäs, Ale samt Selet är populära för villabebyggelse där har de ursprungliga byarna kompletterats och vuxit med nyare småhus.

Hela Alåns dalgång med bebyggelse bedöms som värdefull sett utifrån odlings- och kulturlandskapet, och ett område som innehar stor synbarhet.

En översiktlig landskapsanalys kan ses i figur 7, nedan. Landskapsanalysen begränsar sig i detta fall till att förklara relationen mellan vägen och omgivningen och redovisa de visuella förhållandena, som kan påverka trafiksäkerheten och hur trafiksäkerheten upplevs på vägen. Värderingar kring exempelvis natur- och kulturvärden redovisas i andra delar i denna handling, se avsnitt 3.4.2 och 3.4.4.



Figur 7. Översiktlig landskapsanalys med enkel karaktärisering av utpräglade områden på aktuell sträcka intill väg 582.



Figur 8. Tät bebyggelse genom Alvik och Långnäs intill öppen mark och odlingslandskap.



Figur 9. Närliggande äldre bebyggelse (lada) i byarna Ale/Inrebyn.



Figur 10. Kvarnmiljön i Ale och den äldre kulturhistoriska byggnaden Ale kvarn. Vy norrut (dvs uppströms) från befintlig bro på väg 582.



Figur 11. Generell bild av tät tall- och granskog i skogsområdena mellan byarna.

4.4.5. Kulturmiljö

Området söder om Alvik är utpekade som klass 2 i program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden, se figur 12. Det utgörs av ett splittrat landskap på sedimentmarker invid Alån. Odlingslandskapet är storskaligt men har trots detta kvar vissa värden genom lång kontinuitet och förekomst av lador, enstaka diken och närheten till Alån. Modernare brukningsmetoder gör att natur- och kulturvärdena minskat men finns ändå kvar.

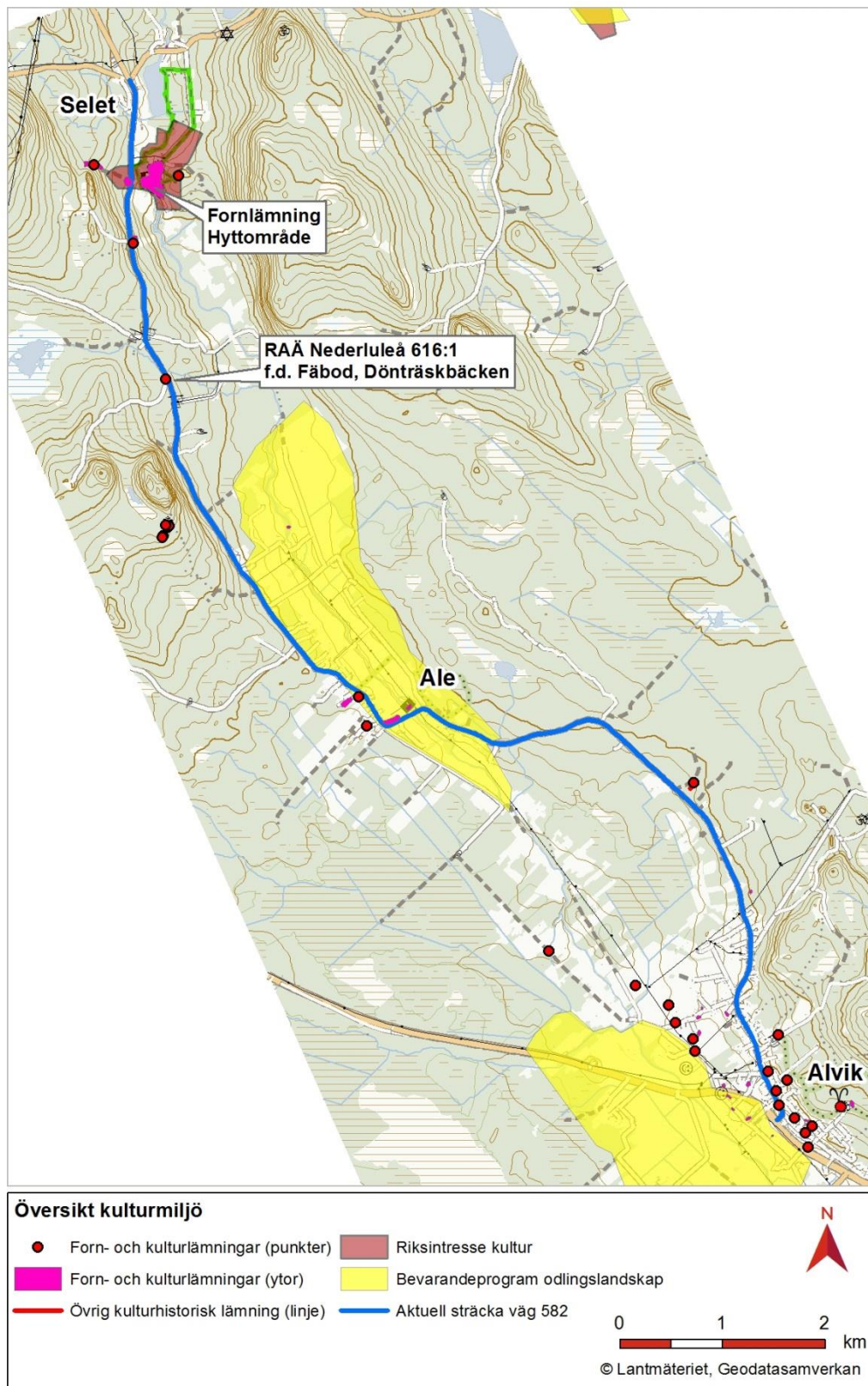
Ett område vid Ale och norröver längs Alån är också utpekade som klass 2 i program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden. Landskapet är storskaligt och välhävdat med moderna brukningsmetoder. Intill Alån finns Ale kvarn, med en intressant omgivande miljö bestående av björkdungar samt öppna gräsytor. Bebyggelsen är blandad och några norrbottensgårdar finns, varav enstaka gårdar har en ursprunglig karaktär. Landskapets värden är främst kopplade till den äldre och bevarade kvarnmiljön.

Vägen skär idag genom riksintresset för kulturmiljövård vid Selets bruk, se figur 12 och 13 samt avsnitt 3.4.1. Värdena kopplade till riksintresset utgör främst den bevarade bruksmiljön vid Selets bruk, med ex. fornlämningar i form av hytt- och hammarområde samt bebyggelseämningar. Riksintresset sammanfaller delvis med Selets Natura 2000-området och naturreservat (markerat i grönt i figur 12).

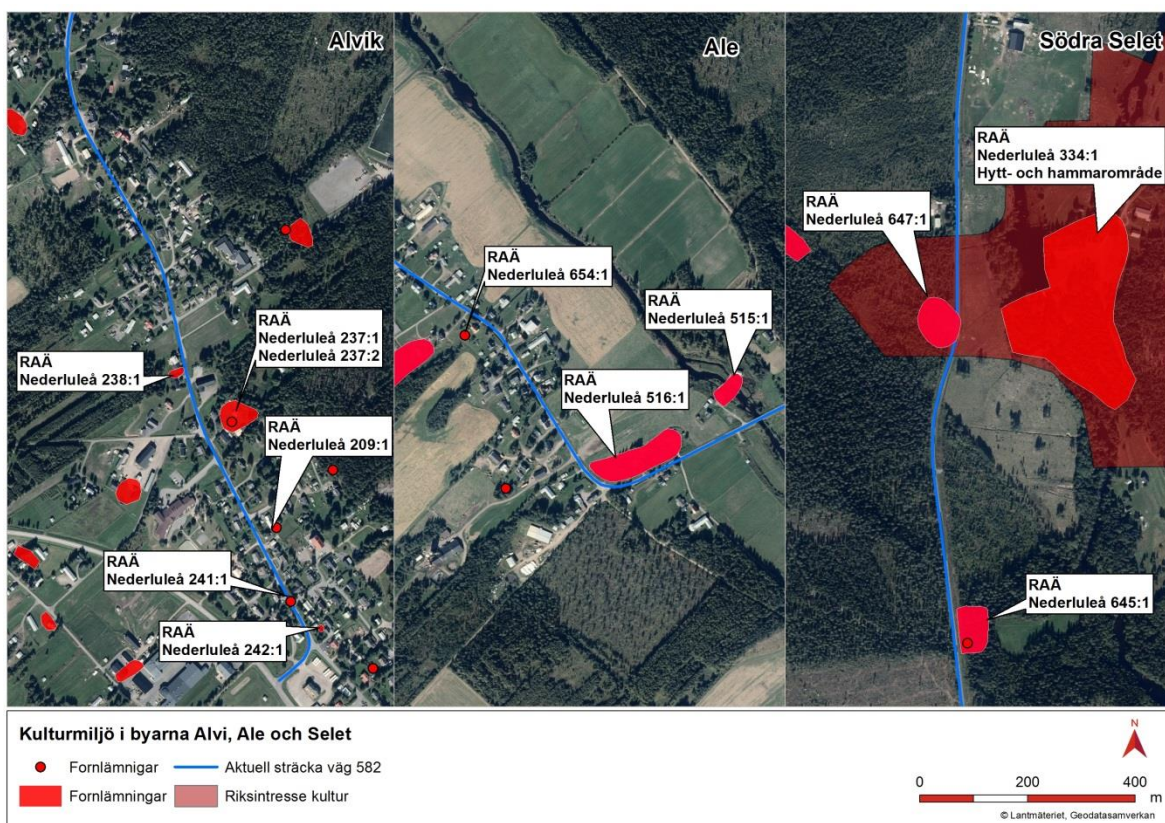
Intill aktuell sträckan finns totalt 58 st kulturlämningar registrerade hos Riksantikvarieämbetet (FIMS 2014). Lämningarna finns spridda inom hela området men är generellt samlade kring byarna, se figur 12.

Enligt den nya kulturmiljölagen går gränsen för det lagstadgade skyddet som fornlämning går vid år 1850, vilket betyder att som kan antas ha tillkommit år 1850 eller tidigare omfattas av det allmänna skyddet för fornlämningar. Registreringen hos Riksantikvarieämbetet (FMIS) följer dock den äldre bedömningen, och anger att en övervägande del av lämningarna på sträckan är "övriga kulturhistoriska lämningar" men där den nya kulturmiljölagen anger att de troligen är fornlämningar då de med stor sannolikhet uppkommit innan år 1850.

I närheten av väg (inom ca 100 m) finns med den nya kulturmiljölagen 13 st fornlämningar, och är av intresse för detta projekt (se figur 13). Sex fornlämningar finns i Alvik, tre fornlämningar i Ale, en fornlämning vid Dönträskbäcken (se figur 12) samt tre fornlämningar i södra Selet.



Figur 12. Översikt kulturmiljöer längs väg 582, sträckan Alvik-Selet. Gröna markeringen öster om Selet utgör Natura 2000-området Selet och naturreservat.



Figur 13. Fornlämningar från FMIS i närheten av väg 582 inom byarna Alvik, Ale och Selet.

Tabell 2. Fornlämningar som berörs eller kan komma att beröras på aktuell sträcka.

RAÄ nummer	Typ av lämning	Kommentar
Nederluleå 242:1	Gårds-/byatomt	Gårdstomt intill vägen, enligt karta från år 1645. Kommentar från FMIS är att platsen idag är påverkad av nybyggnad av villa samt att tegelrester hittats i jorden. Ligger ca 20 m från vägen och avskärmas av bebyggelse.
Nederluleå 241:1	Gårds-/byatomt	Gårdstomt som ligger mitt i befintlig väg, enligt karta från år 1645. Kommentar från FMIS är att platsen idag skärs itu av vägen och att inga lämningar hittas.
Nederluleå 209:1	Gårds-/byatomt	Gårdstomt intill vägen, enligt karta från år 1645. Kommentar från FMIS är att platsen idag är påverkad modern bebyggelse och schaktning. Inga lämningar hittades. Ligger ca 40 m från vägen och avskärmas av bebyggelse.
Nederluleå 237:1 och 237:2	Gårds-/byatomt och fyndplats	Gårdstomt intill vägen, enligt karta från år 1645. Kommentar från FMIS är att platsen idag är påverkad modern bebyggelse. Tegelrester samt slag har noterats samt en husgrund. Platsen är även en fyndplats för mynt (kopparmynt från år 1636). Platsen ligger som närmast ca 30 m från vägen och avskärmas av bebyggelse.

Nederluleå 238:1	Gårds-/byatomt	Gårdstomt i direkt anslutning till vägen, och berörs idag. Kommentar från FMIS är att platsen idag bebyggs av modern bebyggelse samt att ett kulturlager hittats i jorden.
Nederluleå 515:1	Kvarn och kvarnområde	Ale kvarnområde ligger inte i direkt anslutning till vägen. Infart från befintlig väg finns vid det västra brofästet.
Nederluleå 516:1	Två stycken gårds-/byatomter	Byatomter som ligger i anslutning till vägen. Kommentar från FMIS är att platsen har utgjorts av 2 gårdstomter men att den idag bebyggs av moderna bostadshus. Inga iakttagelser eller lämningar har hittats.
Nederluleå 654:1	Tjärdal	Tjärdal. Kol har noterats vid platsen men tjärdalen är försvunnen. En gräsmatta har idag tagit dess plats.
Nederluleå 616:1	Fäbod	En f.d. fäbod som tidigare låg intill vägen vid Dönträskbäcken, se figur 12. Kommentar från FMIS är att platsen idag är utjämnad och grusad och att inga lämningar har hittats.
Nederluleå 645:1	Lägenhetsbebyggelse / Torp	Lägenhetsbebyggelse markerad som yta samt ett Torp markerad som punkt. Lämningar ligger nära vägen. Kommentar från FMIS är att platsen idag uppvisar exempelvis husgrunder och källargrunder. Lämningarna bedöms dock utifrån platsbesök inte ligga i direkt anslutning till vägområdet utan ca 25 m från vägen.
Nederluleå 647:1	Husgrund	Husgrund markerad som yta och går in i vägen. Kommentar från FMIS är att platsen idag har lämningar i form av husgrunder och bebyggelserester. Ytan sammanfaller delvis med vägområdet, men enligt platsbesök bedöms lämningarna befinna sig längre in i skogen (där husgrunder finns) och inte närmast vägen.
Nederluleå 334:1	Hytt- och hammarområde	Hytt ruin med sten lämningar och ankarjärn. Förekost av slaggvarp finns oregelbundet. Lämningar från kvarn- och husgrunder finns också i området. Området ligger främst öster om Alån.

Inom Alviks by i vägens direkta närhet, se figur 13. finns tre fornlämningar som kan komma att påverkas av planerade åtgärder, i form av byatomter/gårdstomter (RAÄ Nederluleå 241:1, 242:1, och 238:1). RAÄ Nederluleå 241:1 och RAÄ Nederluleå 238:1 berörs idag av vägen medan RAÄ Nederluleå 242:1 ligger ca 20 m från vägen, där bebyggelse finns mellan lämningen och vägen.

Vid byn Ale finns fem fornlämningar registrerade. Två är lämningar i form av så kallad kemisk industri (tjärdalar) där en (Nederluleå 654:1) ligger relativt nära vägen, ca 40 m, men avgränsas av bebyggelse. Två fornlämningar är gårds-/byatomter, där den ena ligger i direkt anslutning till vägen (RAÄ Nederluleå 516:1). Noteringar från fältinventeringen säger att det funnits två äldre byatomter inom lämningen Nederluleå 516:1, men att det vid inventeringen inte gjordes några iakttagelser efter lämningar samt att området idag är bebyggt med två moderna bostadshus.

Den femte lämningen är Ale Kvarn (Nederluleå 515:1), där kvarnen och kringliggande bebyggelse finns kvar. Kvarnområdet ligger uppströms befintlig bro vid Ale, ca 50 m från vägen. En öppen gräsyta som används som parkering avgränsar vägen och lämningen. Infarten till området ligger på åns västra sida.

Bron över Alån i Ale är utpekad som en klass 3- bro vid invertering av kulturhistoriskt värdefulla vägbroar i Norrbotten. Klass 3- broar har ett visst kulturhistoriskt värde. Till denna klass hör de representanter för de vanligaste brotyperna som saknar förstärkande värden. Också broar som har genomgått underhållsarbeten av större omfattning, men där brons ursprungliga konstruktion fortfarande kan uppfattas, har placerats i denna klass.

Det finns en trolig fornlämning i vägens närhet mellan Ale och Selet, vid Dönträskbäcken, i form av en f.d. fäbod, se figur 12. Fäboden är idag borta men den är enligt historiska kartor utpekad på en plan yta just söder om Dönträskbäcken, ca 2 km söder om Selet. Ytan är idag avjämnad och grusad och används troligen som vändplan/uppställningsplats för trafik och skogsmaskiner, och ligger i direkt anslutning till vägen. Få uppgifter finns om när den är uppförd, men troligen är det innan år 1850.

I området söder om Selet i närheten av riksintresset för kulturmiljö (Selets bruk) finns fyra fornlämningar. Två av dessa berörs och ligger i anslutning till vägen och utgör lägenhetsbebyggelse samt torp (RAÄ Nederluleå 645:1) och en husgrund (RAÄ Nederluleå 647:1). Hytt- och hammarområdet (RAÄ Nederluleå 334:1) ligger som närmast ca 75 m från vägen. Åkermark avgränsar vägen från hyttområdet. Bebyggelselämningar vid hyttområdet i Selet befinner sig ca 225 m från vägen på östra sidan av Alån.

Fornlämningarnas verkliga geografiska placering kan skilja sig något från uppgifterna i FMIS.

Förslag på lämpligt skyddsavstånd till respektive fornlämning är 25 m och baseras på att det bör täcka in eventuella geografiska avvikelser som kan finnas.

4.4.6. Rekreation och friluftsliv

I utredningsområdet finns ett stort intresse för friluftsliv, med närhet till skog och ett rikt fågelliv. Det finns ett flertal motionsslingor och elljusspår, främst i närheten till byarna. Alviksskolan har även en inriktning mot friluftsliv och hälsa, där fokus ligger på att anordna uteaktiviteter och att aktivera barn i skogen.

Väg 582 används även flitigt som motionsslinga för cyklister, främst landsvägscyklister, och löpare. Aktuell sträcka på väg 582 ingår även som en del i Sverigeleden, som är utmarkerad av Svenska Cykelsällskapet. Sverigeleden är en av två nationella cykelleder och sträcker sig i huvudsak från söder till norr inom Sverige, men ett antal bisträckor finns inom hela landet.

Jakt och fiske bedrivs i området. I Alån är idfiske känt och bedrivs främst under våren. Det finns även ett antal skoterleder i området, där flera passager av 582 görs inom utredningsområdet.

4.4.7. Förorenade områden

Med förorenade områden menas i detta sammanhang avfallsupplag, markområden, grundvatten eller sediment som genom lokala utsläpp har fått påtagligt högre föroreningshalter än omgivningarna.

Naturvårdsverket har arbetat fram en metodik för inventering och riskklassning av förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen som står för Metod för Inventering av Förorenade Områden. Det finns två inventerade och riskklassade objekt enligt MIFO-metoden i utredningsområdet, Ale skjutbana med riskklass 2 (stor risk), som ligger norr om byn Ale på västra sidan av vägen samt Selets bruk med riskklass 3 (måttlig risk). Skjutbanan ligger utanför utredningsområdet och Selets bruk ligger också i stort utanför, men de södra delarna tangerar utredningsområdet. Det finns också 7 identifierade potentiellt förorenade objekt som ännu inte riskklassats (Luleå kommun 2010). Kommunen har dock även riskklassat två objekt, med klass 4 liten risk, på sträckan samt att det finns en sanerad bensinstation (SPIMFAB) i Alvik.

5. Funktionsanalys

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Under den övergripande målsättningen finns funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmål – tillgänglighet handlar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att göra det mer tillgängligt och användbart, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Målet säger också att transportsystemet ska vara jämställt.

Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa, innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Nedan följer en kortfattad funktionsanalys av befintligt transportsystem med utgångspunkt i funktionsmålet och hänsynsmålet.

Funktionsmålet

Det grundläggande syftet med transportsystemet är att det ska tillgodose de behov av transporter ett välutvecklat samhälle har. God tillgänglighet innebär att det är möjligt att nå önskade destinationer utan alltför stora uppoffringar.

Tillgängligheten till transportsystemet för fordonstrafiken inom området bedöms som god.

Sträckans nuvarande standard ger en måttlig till god transportkvalitet både för lokal fordonstrafik och yrkestrafiken. Den delvis sänkta transportkvaliteten grundar sig i de bärighets- och trafiksäkerhetsbrister som finns på sträckan i dagsläget.

Väg 582 är en länk mellan de mindre byarna i inlandet och kusten och en stor betydelse för det regionala näringslivets utveckling. Vägen ger goda möjligheter till arbetspendling och transporter.

För de oskyddade trafikanterna saknas separata gång- och cykelbanor. Behovet av att kunna gå och cykla utmed väg 582 bedöms öka ytterligare i takt med att antalet bostäder ökar utmed sträckan. Nya och gamla bostadsområden vid Alvik och Långnäs ligger på cykelavstånd från närliggande byar som Antnäs, Ersnäs, Måttsund m.fl.

Möjlighet till arbetspendling med cykel in till Luleå finns med gång- och cykelbanor längs med väg 94, men är mindre bra eftersom det saknas en säker färdväg för gångare och cyklister genom Alvik och Långnäs.

Förändringarna i det befintliga transportsystemet kommer planeras så att det svarar mot både män och kvinnors transportbehov, då de ofta kan skilja sig åt. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka planerade åtgärder under exempelvis samråd och deras värderingar kommer tillmätas samma vikt.

Hänsynsmålet

Vägen är i dåligt skick för trafiken som kör på den samt att den saknar gångbanor och säkra färdvägar i berörda byar. Olycksstatistiken visar att vid cirka 80 % av det totala antalet olyckor är fotgängare inblandade.

Nuvarande väg påverkar omgivningen genom trafikbuller, luft-, mark- och vattenföroreningar samt ger upphov till en barriär. Ev. framtida trafikökning medför i de flesta fall ytterligare negativa konsekvenser för miljöintressen.

Trafikbuller är negativt för de personer som bor eller arbetar i närheten av vägen samt för fritidsutövare. Halten av luftföroreningar kommer inte upp i några hälsovådliga värden, men luftföroreningarna är inte positiva för vare sig människor, djur eller växtlighet. Markföroreningar, såväl som vattenföroreningar är negativa för växtligheten och i förlängningen också för människor och djur. Vägen utgör en barriär för oskyddade trafikanter som behöver röra sig utmed vägen eller korsa den. Nuvarande väg är också en viss barriär för djurens rörlighet.

6. Effekter och deras tänkbara betydelse

Konsekvenser av föreslagen åtgärd beskrivs nedan i de följande kapitlen.

6.1. Miljöeffekter

Då det finns få utpekade höga naturvärden i direkt anslutning till aktuell sträcka görs bedömningen att det endast kommer att bli en liten påverkan på naturmiljön, som grundar sig främst på markintrång. De intrång som görs blir generellt små eftersom de huvudsakliga åtgärderna ligger inom befintligt vägområde. En lite påverkan bedöms även för naturvärdeslokalen öster om Ale, där inget markintrång planeras idag samt att befintlig väg redan ligger nära lokalen.

Förekomsten av nattviol söder om Selet kan komma att beröras. Omfattningen av eventuell påverkan kommer utredas vidare i kommande arbete med vägplanen och planförslaget. Förutsättningen är att så lite intrång som möjligt på aktuell förekomst ska ske. Om någon påverkan sker kommer dispens att sökas från artskyddsförordningen.

Det generella biotopskyddet kan komma att beröras på ett antal platser längs sträckan. Huvudinriktningen för projektet är att minimera eventuella intrång och påverkan vid dessa platser, där ex. träd och stenmurar om möjligt ska bevaras.

Gång- och cykelvägen ryms inte på befintlig vägbana, vilket innebär att den med stor sannolikhet kommer att anläggas parallellt med vägen. Denna åtgärd innebär ett markintrång på dels åkermark och tomtmark och dels på vägområdet inne i Alvik och Långnäs.

De övriga kulturhistoriska lämningar som finns i anslutning till vägen är redan idag kraftigt påverkade, dels av befintlig väg men också av bebyggelse och verksamheter i byarna längs sträckan. Åtgärderna innebär troligen endast små intrång i lämningar som redan idag är påverkade. Inga fornlämningar påverkas, och åtgärderna inom riksintresset bedöms inte påverka värdet då befintlig väg idag går genom området. Fortsatt samråd kommer att hållas med länsstyrelsen om hanteringen av kulturlämningarna.

Det finns en risk att det blir intrång i boendemiljöerna längs med vägen. Denna påverkan är i sådana fall permanent, men påverkar endast ett begränsat antal fastigheter.

Landskapsbilden bedöms inte påverkas i någon större omfattning av planerade vägåtgärder. Vägen kommer, som idag, följa samma sträckning intill Alån, där odlingslandskapets storskalighet inte påverkas. En ny gång- och cykelväg kommer inte påverka de större landskapsvärdena i Alvik på ett betydande sätt.

Det finns två vattenmiljöer som påverkas av föreslagna åtgärder, Dönträskbäcken och en bäck söder om Selet. Befintliga trummor föreslås bytas ut och vandringshinder kommer att åtgärdas. Åtgärder för dessa vattendrag kommer att redovisas vidare i vägplanen samt att det kommer upprättas anmälningar om vattenverksamhet för dessa där miljöförutsättningarna redogörs för vidare. Strandskyddet berörs vid dessa åtgärder.

Vattenskyddsområdet i Ale kan komma att påverkas av planerade åtgärder. Vattenskyddsområdet är bildat 1973 och är gällande, dock är användningens omfattning okänd. Eftersom vägåtgärderna i huvudsak ligger inom befintligt vägområde bedöms påverkan bli liten och tillfällig, främst kopplad till byggtiden. Inga dricksvattenbrunnar finns registrerade längs aktuell sträcka.

Vägen utgör idag en barriär för småvilt och klövvilt. Ingen förändring av trafikflöden förutspås vilket gör att vägens barriäreffekt är densamma efter planerade åtgärder.

Bedömningen görs att inga utpekade objekt med förorenad mark kommer påverkas av vägåtgärderna.

Bullernivåer från trafik eller utsläpp av luftföroreningar bedöms inte påverkas långsiktigt av vägåtgärderna, då ingen ändring av trafikmängderna förväntas. Att säkerheten och tillgängligheten ökar för oskyddade trafikanter kan till viss grad även minska bilanvändningen inom Alvik och bidra till positiva effekter för boende- och vägmiljön. En gång- och cykelväg ger förutsättningar för att fler ska gå och cykla istället för att ta bilen, vilket både kan förbättra folkhälsan och minska klimatpåverkan.

6.2. Påverkan på allmänna intressen

Jordbruksmark kommer att beröras i projektet. Den jordbruksmark som tas i anspråk är relativt liten (viss breddning samt anläggande av gång- och cykelvägen) och påverkan på odlingslandskapet bedöms bli mycket begränsad. Projektet kommer att ta viss jordbruksmark i anspråk men det kommer inte att försvåra brukandet av marken.

Genom hela utredningsområdet flyter Alån och dess biflöden (bäckar) som omges av strandskydd. Föreslagna åtgärder ligger delvis i Alåns närhet, där vägen går över bron i Ale. Åtgärderna för själva bron ligger dock utanför detta projekt. Bedömningen görs att planerade åtgärder i berörda bäckar inte långsiktigt kommer att motverka strandskyddets syften.

6.3. Övriga effekter och konsekvenser

Trafik

Ingen restidsförkortning är aktuell med planerade åtgärder. Framkomligheten och trafiksäkerheten kommer dock att höjas efter planerade åtgärder vilket är positivt för alla trafikanter på vägen. Transportkvaliteten blir bättre.

Gång- och cykelvägen kommer att gå utmed väg 582 och blir en kompletterande del i det övergripande cykelstråket kring Luleå och dess omnejd. De föreslagna åtgärderna bedöms inte påverka motorfordonstrafikmängderna på väg 582.

En separerad gång- och cykelväg samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder för hela sträckan medför både en ökad framkomlighet och en ökad trafiksäkerhet.

En ny belyst gång- och cykelväg längs väg 852 ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter vilket antas medföra en ökning av antalet gång- och cykeltrafikanter längs sträckan.

Byggtid

För att genomföra planerade åtgärder krävs mark- och anläggningsarbeten längs den tänkta sträckningen. Dessa arbeten kommer att medföra buller, luftutsläpp och en del trafikstörningar. Påverkan av dessa störningar bedöms som måttliga då de är övergående och vägen inte är högt trafikerad.

7. Fortsatt arbete

7.1. Planläggning

Trafikverket planerar att genomföra samrådsmöte med enskilda berörda samt för myndigheter, kommun och berörda organisationer under hösten/vintern 2014. Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan.

Efter samrådet kommer inkomna synpunkter att sammanställas i en samrådsredogörelse och lämnas tillsammans med samrådsunderlaget till länsstyrelsen. Med samrådsunderlag och samrådsredogörelse som underlag tar länsstyrelsen ställning och beslutar om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan.

Efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan kommer Trafikverket ta ställning till om och hur projektet ska drivas vidare och i vilken omfattning. Utformningen av den fortsatta planlägningsprocessen beror bland annat på länsstyrelsens beslut, t.ex. om en miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram.

Nästa steg i arbetet blir att upprätta ett planförslag, kallad samrådshandling. Samrådshandlingen redogör mer i detalj för hur de planerade åtgärderna är tänkta att genomföras och tar hänsyn till vad som inkommit i det tidiga samrådet. Vidare kommer fler samråd att hållas under arbetet med samrådshandling.

7.2. Dispenser och tillstånd

Under förutsättning att planerade åtgärder sker inom befintligt vägområde bedöms dessa generellt inte föranleda någon anmälan eller prövning enligt miljöbalken med följdlagstiftning.

Bestämmelser kring strandskydd, generella biotopskydd samt åtgärder som kan innebära en väsentlig förändring i naturmiljön prövas i samband med fastställelse av planen.

Skulle mera omfattande åtgärder eller markintrång etc. i området aktualiseras, kommer frågan om prövningar och tillstånd lyftas på nytt. Exempelvis kan anmälan eller prövning av miljöfarlig verksamhet, anmälan för 12:6-samråd, ansökan om strandskyddsdispens och dispens från det generella biotopskyddet, tillståndsprövning enligt kulturminneslagen etc. komma att behövas.

Vägprojekt som innebär att naturmiljön väsentligt kan förändras ska anmälas för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken till tillsynsmyndigheten. Exempel på sådana projekt kan vara tillfälliga transportvägar och uppläggning av massor. Om förorenade massor påträffas kommer de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

I detta skede har två vattendrag identifierats som omfattas av anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. 9a § miljöbalken. Det rör byte av befintliga trummor i vattendragen Dönträskbäcken och namnlös bäck i södra delen av Selet. Trafikverket kommer anmäla dessa till länsstyrelsen i Norrbottens län, som är tillsynsmyndighet över vattenverksamheter.

Den översiktliga vägkantsinventeringen i Selet visar att det finns nattviol som omfattas av fridlysningsbestämmelserna i Artskyddsförordningen (2007:845). Om åtgärder behöver göras som kan skada skyddade arter eller biotoper kan ansökan om dispens från Artskyddsförordningen och 7 kap miljöbalken bli aktuellt i kommande arbete.

Det finns kända forn- och kulturlämningar inom utredningsområdet. Tillståndsprövning enligt kulturminneslagen kan komma att bli aktuellt, i det fall åtgärderna skulle medföra intrång i värdefulla kulturmiljöer. Det är viktigt att i den fortsatta planeringen ta hänsyn till dessa förutsättningar och eventuellt genomföra undersökningar av kända kultur- och fornlämningar i den mån intrång i dessa inte kan undvikas. Om någon okänd fornlämning påträffas kommer anmälan göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

7.3. Viktiga frågeställningar

I kommande arbete inför planförslaget kommer det studeras på vilken sida av väg 582 som gång- och cykelvägen är mest lämpad. Om vägen måste korsas måste detta då ske på ett trafiksäkert sätt. Gång- och cykelvägen förespråkas att utformas som trottoar i stället för en friliggande, för att begränsa markintrång.

Samordning med den kommunala planeringen är av betydelse i projektet där det är viktigt att utreda om projektet eventuellt strider mot gällande detaljplaner.

Frågor som rör markfrågor och ersättningar kommer hanteras längre fram i projektet. Generellt ersätts stenmurar och träd som avlägsnas på tomtmark till fastighetsägaren.

Hantering av biotopskydd och kulturlämningar är viktiga miljörelaterade frågor att hantera och samråda om i kommande arbete.

8. Källor

Tryckta referenser

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 1993. Vårt hävdade Norrbotten – Bevarandeplan för odlingslandskapet. Rapport nr 6/1993.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2010. Inventering av förorenade områden i Luleå kommun. Rapport nr 5/2010.

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2010. Bevarandeplan Natura 2000, Selet SE0820051. Ärendenr: 511-15501-06.

Luleå kommun. Detaljplaner : NL-054, NL-073, PL-087, PL-121 och PL-137.

Trafikverket. 2011. Handbok Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar, metodik. Publ. 2011:090.

Trafikverket. 2013. Trafiksäkerhetshöjandeåtgärder väg 582. Mötesanteckningar vid samråd. Alviksskolan 2013-06-13.

Muntliga referenser

Linda Isaksson, Trafikverket. Inventering Nattviol.

Elektroniska referenser

Alvik Långnäs Byautvecklingsförening. <http://albuf.nu/>

Luleå kommun, Gällande detaljplaner. <http://www.lulea.se/samhalle--gator/stadsplanering-och-utveckling/gallande-detaljplaner-.html>

Länsstyrelsen. GIS-data: gis.lst.se/lstgis/

Länsstyrelsens våtmarksinventering: geoservices.lst.se/webbgis_bd/lstmap.aspx

Riksantikvarieämbetet Fornsök: www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html

Sametinget. Rennäringens markanvändning: www.sametinget.se/underlag

SGU:s brunnsarkiv: www.sgu.se/sgu/sv/produkter-tjanster/tjanster/kart-tjanst_start.htm#brunn

SLU Artdatabanken. <http://www.artportalen.se/>

Skogsstyrelsen. GIS-data. www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor

Vattenkartan, miljö kvalitetsnormer för vatten: www.viss.lansstyrelsen.se/MapPage.aspx



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se